**VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 2 DECEMBER 2021**

**Onderwerp: Bekostiging doortrekken Noord/Zuidlijn (nazending)**

Voorzitter: dhr. P.J. Boerman

De leden: dhr. M.L. Beusenberg, dhr. H. den Butter, dhr. C. el Idrissi, mw. D. Kerkhoff, mw. K. Kliphuis, mw. S. van de Meeberg, dhr. E.J. van der Peet, dhr. J.J. Schaap, dhr. P.J.M. Schouten, dhr. H.P. Spijker (vanaf 20.50 uur), dhr. K. Sulmann

Griffier: mw. E.H.M. Ouwehand-Brussel

Portefeuillehouders: dhr. J.G. Rip, mw. M.H. Ruigrok

Insprekers: Geen

---

De VOORZITTER: Goedenavond. We gaan het vanavond hebben over de alternatieve bekostiging doortrekken Noord/Zuidlijn. Daarvoor hebben we een nazending gehad met een aantal beslispunten en die wil ik graag ter bespreking geven alvorens we die al dan niet ter stemming voorleggen. Wie kan ik daarover als eerste het woord geven? Mijnheer Den Butter namens de ChristenUnie-SGP.

De heer DEN BUTTER: Dank u wel voorzitter. Een voorstel waar je niet echt enthousiast van wordt want een tolheffing is eigenlijk iets dat we allemaal niet willen. Het doel waarvoor we dit doen, is duidelijk en het is een goede manier om uiteindelijk toch de subsidie binnen te halen, ik bedoel het Groeifonds binnen te halen, dat dit wil betalen. Wij kunnen uiteindelijk, omdat het is vastgesteld met een met een heel aantal spelers, wel instemmen met dit voorstel.
Ik heb er wel een paar kanttekeningen bij. Het eerste dat ik daarover wil zeggen – en dat is eigenlijk de olifant in de kamer – is dat we het erg jammer vinden dat vliegbewegingen niet meegeteld zijn. We denken wel te snappen waarom, maar ik ga dat hier niet zeggen. Ik wil toch zeggen dat dat er wat ons betreft best bij had gemogen, zodat je ook als je hier aan komt vliegen, meebetaalt aan de andere vervoersstromen. Dat is een beetje het idee van samen delen.
Het tweede is nog een vraag aan het college. Er werd namens de ministers onmiddellijk gereageerd dat dit een slecht voorstel is en dat dat er absoluut niet zal komen. Dat werd op verschillende manieren geïnterpreteerd, maar betekent dat nu dat de minister eigenlijk soort van toezegt 'wij gaan dat wel betalen?' Dat is mijn vraag in eerste termijn.

De VOORZITTER: Een redelijk scherpe vraag. Mijnheer Sulmann namens GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter, de alternatieve bekostiging van de Noord/Zuidlijn, ofwel plan B. Nu zijn er twee mobiliteitsmodewoorden en ik hoop dat deze ook van toepassing zijn op dit raadsvoorstel, namelijk 'inclusief' en vooral 'adaptief'. Want de verantwoordelijke minister heeft aangegeven niets te zien in plan B en plan A lijkt een lastige optie omdat de kans zeer wel aanwezig is dat het rijk niet met extra geld over de brug komt. Dus komt er nu een adaptief plan C.
En dan even voor de duidelijkheid, het NGF stelt € 1,5 miljard beschikbaar en de regio hoest € 1 miljard op. Tel hier de € 1,5 miljard van de TBKS bij op en de som maakt € 4 miljard. Wat is de bedoeling van deze € 4 miljard? Is hier alvast rekening gehouden met de onvermijdelijke kostenoverschrijding

van grote infrastructurele projecten of is dit ook het bedrag voor het sluiten van de ring?
Dan nog even twee technische vragen en die mogen natuurlijk ook schriftelijk beantwoord worden. Werknemers betalen € 0,25, maar hoe zit dat dan met werknemers die parkeren op parkeerplaatsen van het bedrijf zelf? En betalen zij dan bijvoorbeeld geen € 0,25? En betalen taxi's ook bij aankomst en vertrek € 0,25? We horen het graag.
Afsluitend voorzitter, wij kunnen plan B steunen. De gebruikers die profiteren van de Noord/Zuidlijn betalen ook deels mee aan de kosten van het project. Echter, als het rijk niet achter plan B staat, hoe zinvol is dit plan dan? Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter, in maart dit jaar kwam er goed nieuws uit Den Haag. Uit het Nationaal Groeifonds is een bijdrage van € 1,5 miljard in het vooruitzicht gesteld voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. De bijdrage betreft ongeveer 50% van de totale aanlegkosten. Regionale partners hebben sinds maart van dit jaar met elkaar gewerkt aan plannen om invulling te geven aan de voorwaarden van het Nationaal Groeifonds. Een flinke domper is echter wel dat regionale bijdrage van € 1 miljard bedoeld was voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de metroring van Amsterdam. Het Nationaal Groeifonds beschouwt dit echter als een regionale opgave en ziet onvoldoende meerwaarde voor Nederland. Het rijk zal hierdoor een groter deel van de vereiste cofinanciering van € 1,5 miljard voor zijn rekening moeten nemen. Dat het Haagse Sinterklaasakkoord ondertussen is uitgesteld naar de kerst geeft weinig hoop dat het rijk op tijd met miljoenen over de brug zal komen.
Het CDA vindt het daarom verstandig dat de gemeente samen met andere partners is gaan werken aan een plan B. Op 7 oktober 2021 zijn de regionale partners gekomen tot een principebesluit voor een tijdelijke bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol. Een hele mond vol, maar het principe is gelijk aan het kwartje van Kok. Reizigers die naar Schiphol reizen, betalen in de praktijk € 2,00 extra per reis, werknemers betalen € 0,25. De inkt van het voorstel is nog niet droog of de minister heeft een dikke streep door die Schipholtaks gezet. Een heel bijzondere situatie want het voorstel is formeel nog niet eens ingediend. Gevalletje voor je beurt praten dus.
Het CDA Haarlemmermeer vindt dat de gemeente samen met de regionale partners een dergelijke toeslag echt moet zien te voorkomen. Hoewel het om een kleine bijdrage lijkt te gaan is het in de praktijk niet zo. Als je in Nieuw-Vennep woont en vier dagen in de week op Schiphol moet zijn, kost je dit € 18,00 extra, ongeacht de wijze waarop je naar je werk toe gaat. Dat is op jaarbasis al snel meer dan € 700,00. Gelukkig zien we dat het voor werknemers een stuk goedkoper zal zijn en neerkomt op een jaarbedrag van € 100,00 dat grotendeels zal worden doorbelast naar de werkgevers. Zo is de verwachting. Wij voorzien wel grote problemen bij de technische uitvoering daarvan, want hoe houd je inzichtelijk wie er op Schiphol werken en voor welke bedrijven gaat dit allemaal niet gelden? Wij vinden het jammer dat er niet gewerkt is met een toeslag die afhankelijk is van de reissom. Want we moeten het een ander wel in perspectief zien. Weet iemand bijvoorbeeld wat een enkeltje met de trein van Hoofddorp naar Schiphol kost in de tweede klas? € 2,50 online, € 3,50 via de automaat. De kosten voor een enkele reis worden met de toeslag bijna verdubbeld. En hoe zit dat dan met de bus? Die kost nog geen € 2,00 voor een enkele reis op hetzelfde traject. Ons punt is duidelijk, wij hadden liever een percentage gezien als toeslag en niet een vast bedrag.
Wat het CDA betreft, blijven we dus inzetten op plan A en zorgen we met elkaar dat plan B niet nodig zal zijn. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel. Ik ben even aan het denken, hoe vindt u het voorstel nu? Anderen hebben daar al iets over gezegd…

De heer VAN DER PEET: Wij zullen het voorstel steunen omdat je altijd een plan B moet hebben,

maar de boodschap is duidelijk.

De VOORZITTER: Ja, precies. Dan is mij de boodschap ook duidelijk. Mijnheer El Idrissi namens de HAP.

De heer EL IDRISSI: Dank u wel voorzitter. Het voorstel dat vandaag voorligt, dient bekeken te worden vanuit het brede perspectief. Ik zie een interruptie van mijnheer Schouten.

De VOORZITTER: Ik zag hem niet, volgens mij wil hij gewoon dadelijk ook het woord voeren, toch? Mijnheer El Idrissi, we zijn heel benieuwd naar uw betoog.

De heer EL IDRISSI: Ik dacht al, dat is wel heel snel. Nu ben ik wel wat gewend, maar oké. We moeten dit voorstel wel in breder perspectief zien dan alleen het perspectief van de gemeente Haarlemmermeer. De Metropoolregio Amsterdam, waar wij dus als gemeente onderdeel van zijn, kent vele opgaven. Een daarvan is de ruimtelijk-economische opgave. Die specifieke opgave is ook vanavond leidend en heeft effect op ons als afzonderlijke gemeenten, Die ruimtelijk-economische opgave binnen de MRA is helder. Er moet ruimte worden geboden aan 230.000 nieuwe arbeidsplaatsen en 250.000 nieuwe woningen, een infrastructurele ingreep is noodzakelijk om de woningnood in de MRA te verminderen en de regio aantrekkelijk te houden voor bedrijven die zich hier in de toekomst willen vestigen. Willen we dit tot stand brengen, dan dienen we te investeren in ruimte-efficiënte bereikbaarheid. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is hierbij een vereiste om op zowel landelijk, regionaal als stedelijk niveau de capaciteit te vergroten waardoor op alle schaalniveaus de bereikbaarheid wordt verbeterd. Voorzitter, het belang van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is voor mijn fractie helder en duidelijk.
De vraag die vandaag echter centraal staat, is bij wie we de rekening neerleggen. HAP is aanvankelijk uitgegaan van plan A waarbij de aanvullende financiering vanuit het rijk zou worden bekostigd. En voor het starten van de MIRT-verkenning moet er zicht zijn op 75% bekostiging. Dat betekent 75% van € 4,7 miljard. Wat maakt dat we € 3,5 miljard gedekt moeten hebben. € 1 miljard komt vanuit de regionale bijdrage en € 1,5 miljard wordt gereserveerd uit het Nationaal Groeifonds. Het Groeifonds komt echter met een aanvullende eis: er moet € 1,5 miljard cofinanciering zijn, opdat de MIRT-verkenning kan plaatsvinden. Plan B is dus een uitvloeisel van de aanvullende eis en zet in op een tijdelijke bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol, afgekort TBKS, als bron voor de cofinanciering. Dat houdt plat gezegd in, we hebben het al eerder gehoord, dat we de rekening deels neerleggen bij reizigers met bestemming Schiphol, die op Schiphol-Centrum aankomen of vertrekken. Het bedrag, we hebben het al eerder gehoord is een toeslag van € 2,00 die ingaat wanneer de Noord/Zuidlijn gaat rijden rond 2035 met een looptijd van maximaal dertig jaar. De principewerking die het college met een tijdelijke toeslag volgt, is dat alle modaliteiten bijdragen aan creatie van extra capaciteit op het Knooppunt Schiphol, waardoor dit knooppunt dus bereikbaar en veilig blijft.
Die gedachte kan mijn fractie goed volgen. Alleen zit de crux ergens anders. Het college vraagt steun uit te spreken voor de tijdelijke toeslag met als doel de MIRT-verkenning doorgang te laten krijgen. Het college geeft tegelijkertijd aan dat plan A nog steeds leidend is en dat de aanvullende financiering vanuit het rijk dient te komen. En dat roept bij mijn fractie vragen op, want laten we wel realistisch blijven. Het moment dat wij instemmen met plan B zal het rijk never, nooit over de brug komen met de aanvullende financiering. Het realistische verhaal is dat we plan A vaarwel kunnen zeggen op het moment dat we plan B omarmen. Dat zijn de feiten die nu voorliggen.
De vraag die rest, is of we bereid zijn de rekening deels neer te leggen bij de reizigers. Mijn fractie is benieuwd naar de maatschappelijke kosten-batenanalyse van dit specifieke besluit. Ook is HAP benieuwd naar de situatie die ontstaat, wanneer wij niet instemmen met plan B als alternatieve bekostiging. Is het overigens niet verstandig, en die vraag richt ik ook aan het college, om plan B te weigeren en dat als 'drukmiddel' te gebruiken om het rijk met meer geld over de brug te laten komen?

Ik hoor graag een reactie van het college. Voorzitter, tot zover.

De VOORZITTER: Dank en precies binnen de tijd, het leek wel of u geoefend had. Mijnheer Schaap, namens de fractie Forza!

De heer SCHAAP: Dank u wel voorzitter. Om Hoofddorp bereikbaar te houden en om Amsterdam sneller en beter te verbinden met onze gemeente is het van belang dat de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken naar onze gemeente. Forza! is in ieder geval voorstander van de komst van deze lijn. Het Nationaal Groeifonds heeft bekendgemaakt dat het onder voorwaarde € 1,5 miljard wil reserveren voor het doortrekken. Een positieve inhoudelijke, vervoerskundige, technische en economische onderbouwing voor de oplossing in de internationale corridor door middel van een maatschappelijke kosten-batenanalyse en een positief bruto binnenlands product en voor 9 januari 2022 € 1,5 miljard cofinanciering, principebesluit over de tijdelijke bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol waar we over spreken, moeten hier uiteindelijk toe gaan leiden.
En dan lezen we plan B. Het plan om een verhoging in te voeren voor reizigers en bedrijven die van en naar Schiphol reizen met € 2,00 vindt onze fractie eigenlijk absurd. Het OV moet het aantrekkelijke alternatief voor de auto zijn. Met dit plan bereiken we juist het tegenovergestelde, ook reizigers die geen gebruik zullen maken van de toekomstige Noord/Zuidlijn worden daarmee benadeeld. Schiphol is een openbare ruimte en verzamelpunt voor iedereen. Extra geld hiervoor vragen, is net zoiets als bij de ingang van het raadhuis een bode neerzetten die op een krukje naast zijn tafeltje met een schoteltje zit en vraagt om € 2,00 entreekosten. Gelukkig denkt demissionair verkeersminister Visser daar ook zo over. Forza! sluit zich dus aan bij punt A. Blijf inzetten op een aanvullende financiering vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Als het demissionair kabinet aangeeft niet te willen dat er extra geld moet worden betaald door reizigers, dan zal het vast van mening zijn dat het ook verantwoordelijk zal moeten zijn voor de aanvullende financiering. Nu volgt er nog een gesprek met mevrouw Visser, heb ik begrepen. Kan de wethouder in ieder geval toezeggen dat wij als raad zo snel mogelijk worden geïnformeerd over de eventuele uitkomst hiervan?
Om het kort af te ronden voorzitter, Forza! is geen voorstander van plan B en wil er ook niet aan denken dit als laatste redmiddel in te moeten zetten. Laten we vooral blijven inzetten op A. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank. Mevrouw Kliphuis en daarna mijnheer Schouten en dan mijnheer Beusenberg. Mevrouw Kliphuis namens de VVD-fractie.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter, praten over plan B is niet leuk. Dat doe je meestal niet openbaar en dat maakt dat er hier ook wat ongemakkelijkheid omhoog komt, ook bij mijn collega's. Want dat plan A was en is natuurlijk nog steeds een heel mooi plan. We hebben hard gewerkt, er is een mooie MKBA gekomen. We hebben zelfs € 1,5 miljard toegezegd gekregen uit dat Groeifonds, mits we aan de voorwaarden voldoen en dat addertje onder het gras is dat we dat op een bepaald moment kenbaar moeten maken dat we die financieringen gematcht hebben. Daar komt het probleem om de hoek kijken. Want normaal heb je dan mooi gesprek met het rijk want je bent voor een deel een rijksprobleem aan het oplossen. Dit is namelijk niet de hobby van de gemeente Haarlemmermeer en de gemeente Amsterdam, dit is een echt een landelijk probleem om de bereikbaarheid van deze regio en de veiligheid hier op Schiphol en op het op het vervoersnetwerk te borgen. En daar lopen we vast op de formatie en de keuzes die zijn gemaakt in Den Haag op de begroting van IenW. En daar komt ook de spagaat naar boven waar we nu in zitten en de reden waarom we nu in het openbaar over plan B praten. Want natuurlijk ben ik het volledig met mijn collega's eens. Dat plan A is eigenlijk het reële plan. Plan A betekent namelijk dat de verantwoordelijkheid om voor ons een goed en veilig en betrouwbaar openbaar vervoersnetwerk neer te leggen grotendeels bij het rijk ligt, als het gaat om Schiphol en om de trein daar te ontlasten. En ook voor grote investeringen in metro en het metronet.
Maar goed, we zitten in een ander pakket op dit moment en inderdaad, het Sinterklaasakkoord is nog

niet gekomen en het kerstakkoord is nog een beetje ver weg. Dus praten we over plan B en dan zit in plan B iets waar de VVD niet om staat te springen, namelijk 'de reiziger betaalt'. Dat plaatst ons wederom voor een moeilijk dilemma, want dit is nou juist iets waar wij niet per se principieel groot voorstander van zijn maar het alternatief is het laten varen van het geld en het alternatief is dat de Noord/Zuidlijn een heel stuk verder weg is dan dat we hem eigenlijk zouden willen. Die Noord/Zuidlijn lost heel veel problemen op en die geeft een heel mooie boost aan onze woningbouw, de veiligheid en aan een dubbele verbinding, dus om zowel via bus, als via metro van Schiphol en Hoofddorp naar Amsterdam-Centraal te kunnen komen.
In de huidige opzet van plan B hebben de partijen geprobeerd om onze inwoners, die vaak daar werken, zo veel mogelijk te ontzien. Dat vind ik een mooie poging en ik denk dat daar misschien nog wat meer finesse in kan komen, maar dat toont wel dat we willen kijken naar hoe we dit pakket op een zo eerlijk mogelijke manier zouden verdelen, mocht plan B ooit toch de manier worden om dat geld van het Groeifonds binnen halen en het plan ook te realiseren.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Dank u voorzitter. Mevrouw Kliphuis, ik hoor u over plan B 'de reiziger betaalt', maar wat zou u ervan vinden als VVD als we de woningbouw – want die heeft heel veel baat bij die Noord/Zuidlijn, er worden daar 15.000 woningen neergezet – ook een heffing opleggen? Want die hebben er allemaal voordeel van. Wat vindt u daarvan? Er worden 15.000 woningen gebouwd daar…

De VOORZITTER: U mag de vraag stellen hoor, maar dat ligt niet voor vandaag. Maar u mag de vraag stellen. Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter, het is geen bijzonder punt dat mijnheer Beusenberg aanhaalt. Dat is ook onderdeel van het initiële geld, van het bod van de € 1 miljard waar we als partijen mee gekomen zijn. Daar zaten ook juist die verhoogde grondopbrengsten in, en dat is ook wat we, in alle eerlijkheid, vanuit de regio kunnen dragen om het vervoersprobleem dat daar ligt op te lossen. Dus ik ben er niet tegen maar ik denk dat waar het kon dat al verwerkt is in dit voorstel.
En dan rest ons de keuze als VVD: zijn we nu positief of negatief? We kiezen voor een pragmatische keuze en zeggen 'we willen voor die Noord/Zuidlijn die stap zetten om dat geld nu veilig te stellen en die stap verder te gaan zetten in dat onderzoek, we verwachten dat de reactie van de minister zo kan worden geïnterpreteerd dat er wel degelijke geld van het rijk komt en dat we met die verwachting ook voortgaan met het verder ontwerpen van die Noord/Zuidlijn. Dank u wel.

De VOORZITTER: Een vraag van mijnheer Van der Peet aan mevrouw Kliphuis.

De heer VAN DER PEET: Wat ik nog even wil verduidelijken, en ik vraag of u het met mij eens bent daarin, is dat dat Nationaal Groeifonds indirect ook al van het rijk komt. Dus als je kijkt naar de totale opgave, als het rijk twee keer die € 1,5 miljard gaat bijdragen, is dat € 3 miljard ten opzichte van het totaal. Ik vind het niet helemaal juist. Bent u het met mij eens dat als het rijk die bijdrage van € 1,5 miljard niet doet, het dan niet helemaal niets bijdraagt? Volgens mij zit er al heel veel geld in, klopt dat wat ik zeg?

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis, klopt het wat mijnheer Van der Peet zegt?

Mevrouw KLIPHUIS: Dat is een beetje een definitiekwestie van hoe je naar dat Groeifonds kijkt. Maar dat Groeifonds is nooit bedoeld om alles te bekostigen en dat zou dan... Dat wordt een vrij technisch verhaal. Maar puntje bij paaltje, ik vind dat alleen het Groeifonds te weinig recht doet aan de investeringen die het rijk zou moeten doen om dit knelpunt dat we allemaal kennen, waar ZWASH ook de he-

le tijd mee bezig is, op te lossen. Dat is oprecht waar wij voor staan. Ik vind dat wij als regio met het geld dat we samen met de partners bij elkaar hebben gevonden, echt een heel fair en mooi bod hebben gedaan om te laten zien dat we ook in staat zijn om onze bijdrage te doen.

De VOORZITTER: Dank. Dan mijnheer Beusenberg namens de fractie SRH.

De heer BEUSENBERG: Dank u voorzitter. Ook de fractie van SRH zou liefst gaan voor plan A maar staat niet afwijzend tegenover plan B. Alleen vind ik wel dat het dan verder uitgewerkt moet worden. Alleen al in Hyde Park hebben we vernomen dat er een kleine 15.000 dure appartementen bijkomen, heel dure zelfs. Ik vind dan ook dat we daar als gemeente een beroep op mogen doen, en zeker op een deel van de megawinsten die gemaakt worden op die woekerpraktijken die daar plaatsvinden. Ik heb op 1 juli jl. zelfs een motie ingediend de 'Welkom en Tot Ziens Hinder Heffing Haarlemmermeer'. Dat zou dan gebruikt worden, € 2,00 heen en terug, een eurootje voor een vlucht heen en als je weer terugkomt weer een eurootje. Dus komt op hetzelfde neer. Ik denk dat men dit heel dankbaar heeft overgenomen van de fractie van SRH want het was een goed idee. Het is een goed idee, maar we moeten nog wel de overheid zover krijgen om daarin mee te gaan. Maar ik zou het nog een prettiger idee vinden als we dat evengoed doen en dat geld dan rechtstreeks naar de burgers zou vloeien en we daar heel mooie dingen voor zouden kunnen doen. En ik blijf het zeggen, met het oog op die woningbouw in Hyde Park, het moet toch niet zo zijn dat daar bedrijven of ondernemingen hun zakken voltanken en met vrachtwagens vol miljoenen richting Monaco rijden en ons met de shit laten zitten? Ik denk dat onze burgers in de gemeente Haarlemmermeer en in de regio recht hebben op een eerlijke verdeling. Niet alleen een eerlijke verdeling van de winsten, maar ook nog eens een keer de lasten. De lusten en de lasten. Daar staat SRH voor. Ik hoop dat we zo ver komen en ik zou het geweldig vinden als onze wethouder mee kan helpen de overheid zover te krijgen dat ze het nog eens een keertje goed gaan keuren en dat we een welkom- en tot ziensheffing, een vervoersheffing of welke heffing dan ook invoeren, maar wel ten gunste van onze inwoners. Dank u wel.

De VOORZITTER: Ik zie een vraag van mijnheer Den Butter aan mijnheer Beusenberg.

De heer DEN BUTTER: Ik wil mijnheer Beusenberg vragen: op het moment dat we aan een woningbouwer zoals in Hyde Park vragen een extra toeslag of opcenten op zijn huizen te doen, denkt u dan dat dat van die winst van die man afgaat, of dat dat ten koste van het appartement erbij komt?

De VOORZITTER: Ik vind de vraag interessant, maar dat is niet helemaal aan de orde.

De heer BEUSENBERG: De vraag komt bij mij wel duidelijk over. Waar je het vandaan haalt, haal je het vandaan. De woekerprijzen die daar gerekend worden… en dan zal ik een heel simpel voorbeeldje geven…

De VOORZITTER: Het is duidelijk en ik snap het ook…

De heer BEUSENBERG: Een heel simpel rekenvoorbeeldje: er worden tonnen gewonnen aan een appartementje van een paar vierkante meter. Ik vind dat je dan als gemeente een soort opgeld daarop mag leggen en zeker als je daar ook nog eens een keer loopt te adverteren dat het allemaal zo goed ontsloten wordt, om maar die dure appartementen… Hele spandoeken worden opgehangen over …

De VOORZITTER: Heeft mijnheer Den Butter zijn antwoord?

De heer BEUSENBERG: Ik denk dat het wel duidelijk is.

De VOORZITTER: Ja, maar het is me nog niet duidelijk hoe u denkt over het voorstel, maar dat is een ander verhaal. Mijnheer Schouten namens GroenLinks.

De heer SCHOUTEN: Dank u voorzitter, we zijn kort vandaag, de vorige sessie was wat langer. Alternatieve bekostiging. Het is altijd goed om een plan B te hebben, dat is natuurlijk altijd zo. Op zich is het een goed plan om vervoer naar een luchthaven extra te belasten, dat gebeurt rond luchthavens wel vaker. De vraag is wel: waarom geen gedifferentieerd tarief? Het OV wat minder en de auto wat meer, dat geeft ook een impuls aan de fiets die gratis naar Schiphol mag want die krijgt ook steeds meer aandacht van rijk en provincie, de Vervoerregio en de gemeente. Zoals het CDA aangeeft, het extra bedrag voor een bus of treinkaartje is voor onze bewoners erg groot. De vraag die nog rest is: waarom doen de vliegpassagiers geen duit in het zakje?
Het lijkt me sterk dat het rijk niet over de brug komt met € 1,5 miljard. Het nationaal belang hier is helder. Dit voorstel geeft wat mij betreft het verkeerde signaal richting het rijk. Dat denkt nu dat we het hier zelf gaan oplossen. Verder is al aangegeven dat het ministerie ervoor gaat liggen en collegelid Nobel heeft ook al aangegeven per Twitter dit geen goed idee te vinden. Twee keer een gevalletje voor je beurt praten.
Ik ben trouwens wel erg benieuwd wat onze regionale partners vinden van dit plan. Dus de vraag is: wat nu? Tot zover.

De VOORZITTER: Nog niet helemaal tot zover, want mijnheer Van der Peet heeft nog een vraag voor u.

De heer VAN DER PEET: Mijnheer Schouten brengt een punt in dat we wel vaker gehoord hebben van GroenLinks ten aanzien van het vliegen. Alleen mijn vraag aan u is: wat denkt u dat alle reizigers die naar Schiphol gaan en die daar niet gaan werken, daar gaan doen?

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten.

De heer SCHOUTEN: Die gaan vliegen denk ik, dus win-win, toch? Dank u.

De VOORZITTER: Mijnheer Beusenberg heeft ook een vraag,

De heer BEUSENBERG: Dank u voorzitter, dan heb ik toch een vraag waarom GroenLinks tegen mijn prachtige mooie motie heeft gestemd op 1 juli jl. want daar ging het namelijk om.

De VOORZITTER: Die vraag is vanavond echt niet aan de orde en die heeft u net ook al aan mijnheer Den Butter gesteld. Die gaan we vanavond niet meer ophalen. We gaan niet praten over wat we in het verleden gestemd hebben. Vanavond gaat het over 'kan de raad instemmen met een plan B dat voorligt?'

De heer BEUSENBERG: Met alle respect voorzitter, maar ik mag toch vragen waarom GroenLinks dan tegen heeft gestemd? Terwijl hij het nu zit te promoten?

De VOORZITTER: Ja, mijnheer Schouten.

De heer SCHOUTEN: En ik heb recht om daar niet op te antwoorden. Dank u wel.

De VOORZITTER: Zo kan het ook, dat is lekker snel. Namens de PvdA, mevrouw Kerkhoff.

Mevrouw KERKHOFF: Dank u wel voorzitter. Ja, lastig, want we zijn allemaal voorstander van het

doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. Dat is belangrijk voor Hoofddorp en het is ook belangrijk voor het ontlasten van Schiphol en nu ligt eigenlijk Den Haag dwars. In die zin dat er door het Nationaal Groeifonds nog een extra bijdrage op die miljard van ons wordt gevraagd. En het miljard was al helemaal bij elkaar geschraapt met 'wat kunnen wij allemaal leveren?' Voor Haarlemmermeer is dit het maximale dat we kunnen leveren binnen dat miljard, dus dat wordt lastig. Plan B is belangrijk, want we willen dat het doorgaat, dus daar moet je serieus naar kijken.
€ 2,00 wordt bijvoorbeeld voorgesteld. Dat betekent dat je, als je met een gezin met het OV naar Schiphol gaat, je dus met zijn vieren of met zijn vijven zomaar € 8,00 of € 10 kwijt bent. We willen juist dat mensen met het openbaar vervoer gaan. Uiteraard gaan ze daarna vliegen dus binnen dat budget zal een paar euro weinig uitmaken. Maar als je kijkt naar het verschil tussen het OV of de auto, dan ben je met je auto weer goedkoper uit. Dus differentiatie is misschien wel een idee.
Moet die € 2,00 op die manier? Kan dat niet anders? En stel nou dat het dat het ons niet lukt met plan B? Het ministerie wil het al niet. Althans, de minister geeft aan dat ze dat geen goed plan vindt. Nu wil de minister misschien nog wel iets anders aan ons geven, maar dat is maar helemaal de vraag. En stel dan dat dat allemaal niet doorgaat, dan hebben we straks helemaal geen Noord/Zuidlijn meer tot aan Hoofddorp. En dat heeft ook allerlei consequenties voor ons als Haarlemmermeer bijvoorbeeld, maar ook richting het rijk, toch? Want we hebben ook leuke bouwplannen bijvoorbeeld en we willen ook een aantal tunnels ontlasten. Er zitten allerlei positieve effecten aan het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. We hebben het over internationale treinen gehad. Dat is dus belangrijk.
Plan B is belangrijk. We gaan daar niet van harte in mee, dat willen we wel vooropstellen namens de PvdA. Naar die € 2,00 kunnen we wat ons betreft genuanceerd kijken; kun je dat niet op een andere manier doen? En we hebben het hier nog helemaal niet gehad over het sluiten van de ring, want dat zat geloof ik eigenlijk ook in dat miljard dat wij hadden bedacht. Dat betekent dat als het Nationaal Groeifonds uitgaat van € 1,5 miljard, zij in hun berekening al veel duurder uitpakken dan wij hadden bedacht voor de Noord/Zuidlijn. Misschien kan de wethouder uitleggen hoe dat een beetje zit. Zo moet het maar even, niet van harte in ieder geval.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Kerkhoff, dan mevrouw Van de Meeberg, D66.

Mevrouw VAN DE MEEBERG: Dank u wel voorzitter. Ik proef toch wel grote eensgezindheid hier in deze raad over dit plan en ook D66 kan het collegevoorstel goed volgen. Het is een dappere poging om een alternatief te verzinnen. Het is expliciet genoemd dat er niet wordt gekeken naar de bijdrage van de overstappers. Wat D66 betreft, is dat gewoon bespreekbaar en moeten we daar ook naar kijken. Want het is een heel grote groep en ook zij hebben baat bij de Noord/Zuidlijn dus waarom niet? Het is de tijdelijke bijdrage. Dat wil ik nog even toevoegen aan wat er allemaal al is gezegd, wat ook gewoon allemaal een beetje hetzelfde klinkt, eigenlijk. Ik wil niet in herhaling vallen.
De vraag is wel: hoe had het college nu verwacht dat het plan het zou halen? Welke inzet heeft het college gepleegd om het rijk te overtuigen aan de voorkant? Tot zover, dank u wel.

De VOORZITTER: Even voor mijn helderheid, wat bedoelt u met de overstappers? Bedoelt u daarmee de vliegtuigtransitpassagiers of de overstappers op Schiphol zelf?

Mevrouw VAN DE MEEBERG: Op Schiphol zelf.

De VOORZITTER: Dan is dat helder. Mijnheer Spijker namens EEN Haarlemmermeer.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter, we praten over een financieringstekort van € 1,5 miljard dat wordt verhaald op de bezoekers en de werknemers van Schiphol. Na alle verkeerde lofzangen op en hulde voor het plan voor Schiphol wil EEN Haarlemmermeer toch iets onder de aandacht brengen dat echt niet vergeten mag worden. Voor het gemak: wij zijn dus niet de positieve partij. Het gros van de

werknemers gebruikt namelijk niet de metro, maar komt gewoon met eigen vervoer. Dus dan is het ook een beetje vreemd dat ze moeten betalen. Ofwel: de € 0,25-regeling voor Schipholwerknemers over dertig jaar lijkt sprekend op het kwartje van Kok. De rillingen lopen ons over de rug. Deze slimme constructie gaat de komende generatie werknemers € 1,5 miljard uit de zak kloppen zonder dat een van hen gevraagd is of ze de metro wel gebruiken of zullen gaan gebruiken. Mensen die al moeite hebben om rond te komen met de hoge energierekening, moeten nu ook nog eens keer gaan betalen voor een metrolijn waar straks alleen is gekeken naar het probleem voor de reizigers die ervan profiteren. De werknemers en zeker ook de werkgevers die dit zullen moeten betalen op Schiphol worden hierdoor extra belast. Dat deze gang van zaken door de demissionair minister is afgeschoten verbaast ons dus ook geenszins. Laten we op zoek gaan naar bredere schouders om deze lasten te betalen en dit belachelijke plan af te wijzen zoals in Den Haag al is gebeurd.
De financiële plannen zijn natuurlijk ook slechts ramingen en we zagen bij de 'oer' Noord/Zuidlijn ook enorme kostenstijgingen. Gaat straks de bijdrage per rit naar € 6,00 tot € 8,00 per rit? Nou, dat zou echt leuk klinken, hè? EEN Haarlemmermeer is geen fan van deze metrolijn met een verkeerde financiering, dus wij zeggen nee tegen deze financiering.
En even richting mevrouw Van de Meeberg. U wilt de overstappers gaan belasten, dat zou helemaal prettig zijn. Dan durf ik te zeggen dat geen mens meer langs Schiphol kan of zal gaan rijden. Ik woon in Badhoevedorp en ik moet hierheen, ik ga via Schiphol. Hoe moet ik dan gaan? Moet ik dan via Amstelveen? En dan? Dat wordt te gek voor woorden.

De VOORZITTER: Mevrouw Van de Meeberg, een interruptie op mijnheer Spijker.

Mevrouw VAN DE MEEBERG: Ja, mijnheer Spijker draait zich naar mij en spreekt mij rechtstreeks aan dus ik wil daar wel op reageren, maar uit respect voor de voorzitter stel ik voor dat we dat in de tweede termijn met elkaar doen zodat we daar echt tijd hebben in het debat. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dat lijkt me ook een uitstekend idee. Dan rond ik hiermee de eerste termijn af en geef ik het woord aan het college. Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter en dank aan de raadsleden voor uw input en terugkoppeling. Waar staan we nu? Mijnheer Van der Peet gaf het al: in maart kregen we dat mooie nieuws dat het Groeifonds zei 'we hebben € 1,5 miljard gereserveerd voor u'. Ik deed daar toen al een dansje over want ik dacht 'dat is toch alvast goed nieuws', maar er waren daar wel een aantal voorwaarden bij. Het moest een positieve MKBA zijn en er moest een bijdrage voor het bbp zijn en er moest cofinanciering komen, maar met die cofinanciering hadden wij geen rekening gehouden. Wij hebben toen het totale pakket ingediend, het sluiten van de ring, plus het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp, met een stop op Schiphol weliswaar. Wij hebben toen voor dat gehele pakket eigenlijk het Groeifonds gevraagd 'kunnen jullie ons daarin financieren?' Dat was een punt dat erbij kwam. Ondertussen is er in die negen maanden echt super hard gewerkt aan al die onderzoeken dus we hebben eigenlijk al een heel groot deel van de verkenning die nog moet komen, als voorwerk al uitgevoerd. De MKBA is goed, de bijdrage aan het bbp is goed, dus we hebben al twee vinken voor die drie voorwaarden die het Groeifonds aan ons gesteld had. De nummer 3, de cofinanciering, daar zijn we dus met elkaar mee bezig.
U zegt het al, een plan B is niet voor niets plan B, je wilt plan A. Nou, dat willen we ook graag. Iemand vroeg 'wat vinden de regionale partners ervan?' We hebben dit samen met de regionale partners gedaan, met de gemeente Amsterdam, de provincie, Schiphol, KLM, de NS en wij erbij. Dus we hebben dat voorgesteld aan IenW. Dus op dit moment liggen we op schema, de deadline van het Groeifonds is 9 januari a.s. en het lijkt er goed op dat we dat gaan halen. We hebben constructieve gesprekken, we zijn constant bezig. Iemand vroeg naar de inzet, u weet dat ik me met volle kracht inzet tot ik er rode wangen van krijg. Vandaag had ik ook weer een gesprek met de minister en de staatssecretaris.

We zetten ons daar gewoon totaal voor in, maar nog even geduld. Maar vertrouw op de goede afloop. Ik ga even langs…

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet en daarna mijnheer El Idrissi.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Ik had een vraagje over de regionale partners. Ik ben wel benieuwd of dit voorstel bijvoorbeeld ook in de raad van Amsterdam al behandeld is.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ik weet de planning niet precies, maar het is in ieder geval in het college van Amsterdam besproken en het wordt ook in de regioraad besproken dus we gaan echt ophalen of er steun is. Niet alle partijen hebben er ook daadwerkelijk zeggenschap over, maar het gaat erom of er draagvlak is en steun zodat we ook tegen het rijk kunnen zeggen: dit is niet ons voorkeursalternatief, maar het is een alternatief waarvan mensen eigenlijk tegen heug en meug zeggen 'als het dan moet, dan moet het want het belang van het doortrekken van die Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp vinden we nu eenmaal heel belangrijk voor woningbouw, voor ontwikkeling, voor bereikbaarheid, et cetera'.

De VOORZITTER: Dan zag ik ook nog een interruptie van mijnheer El Idrissi.

De heer EL IDRISSI: Dank voorzitter, laat ik vooropstellen dat ik in ieder geval niet twijfel aan de tomeloze inzet die u hierin steekt, maar u heeft het, als ik het goed heb gehoord, over twee losse entiteiten, enerzijds het Groeifonds en anderzijds het rijk. Bent u het met mij eens dat dat eigenlijk gewoon een en dezelfde entiteit is? Dat is toch gewoon de Nederlandse overheid? Het Groeifonds is een investeringsfonds van de Nederlandse overheid. Die kunnen elkaar op de een of andere manier enigszins dekken als de overheid niet over de brug wil komen. Dan kan de overheid makkelijk tegen het Groeifonds zeggen 'hé, stel nou eens een extra eis'. Bent u het met me eens dat die twee ook gewoonweg samenwerken op de een of andere manier?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Voorzitter, dank u wel. Ik ben het met u eens, het is allemaal geld van het rijk en belasting is ook geld van het rijk en opslag uiteindelijk ook. Dat is ook geld van het rijk. Het is allemaal belasting en het Groeifonds is een onderdeel van het rijk. Maar het is een onafhankelijke commissie en die heeft onafhankelijke voorwaarden opgesteld. Dus ik ben het op zich met u eens, het komt uit de ene zak of uit de andere zak maar we hadden niet voorzien dat die cofinanciering werd gevraagd. Dus richten we ons nog steeds in eerste instantie tot het rijk, zijnde IenW om te kijken of zij ook mee kunnen doen aan die cofinanciering.

De VOORZITTER: Nog een vraag en dan mag u verder met uw betoog, mijnheer Schouten.

De heer SCHOUTEN: Ik had ook nog een vraag. U overlegt met het rijk en met de minister en de staatssecretaris. Ik ben zo benieuwd hoe u het rijk inschat, zien zij het nationale belang wel van deze exercitie? Want ze kunnen natuurlijk alles wel bij ons en bij de regio neerleggen, maar het nationaal belang is er ook wel zeker.

De VOORZITTER: De inschatting.

Wethouder RUIGROK: Ja voorzitter, daar kan ik volmondig ja op zeggen. Nut en noodzaak staan eigenlijk niet ter discussie, daar zijn we het allemaal heel erg over eens gelukkig.

Nog even voor mijnheer Van der Peet, ik heb nog een aanvullende reactie op uw vraag. De raad van Amsterdam wordt betrokken via de regioraad van de Vervoerregio. Dus dat gaat op die manier.
Dan ga ik even langs de zaken die genoemd zijn.
Mijnheer Den Butter zei 'de minister zei eigenlijk al nee'. Maar dat is iets dat werd gezegd in de krant, in De T. Wat kunnen we ervan zeggen? Dat is geen formeel antwoord, dus we zijn gewoon met elkaar in gesprek en we willen tot een goed einde komen.
Gezond Haarlemmermeer had het over inclusief en adaptief, altijd goede termen, en de rekensom 1,5 plus 1,5 plus 1 is 4. Maar we hadden natuurlijk oorspronkelijk de aanvraag voor het Groeifonds ingediend voor € 4,7 miljard, het sluiten van de kleine ring, plus het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Het Groeifonds heeft gezegd 'om het economisch aspect te benadrukken, dus niet het woningbouwaspect, trekken we alleen de Noord/Zuidlijn eruit en dat is € 3 miljard. Dus wij gaan € 1,5 miljard voor uw neus hangen. Zorgt u ervoor dat uw die andere € 1,5 miljard erbij vindt'.
U vroeg naar werknemers en taxi's en dergelijke die op eigen parkeerplekken gaan staan. Dat is allemaal uitwerking in de verkenning, maar dat zou ook heel goed met kentekenbewijzen kunnen. Dat moet allemaal nog uitgewerkt worden.
Er hebben meer mensen gevraagd: waarom ga je niet minder op het OV opleggen en meer op de auto, dat vroeg bijvoorbeeld mijnheer Schouten. We hebben bij al deze varianten die we hebben onderzocht, juist gekeken vanuit het idee het OV niet extra te willen belasten, dus niet alleen maar een toeslag op het OV te doen. Daarom doe je het ook op de auto's, maar allemaal gelijk, zodat je eigenlijk geen verschil maakt tussen de aantrekkelijkheid van de verschillende modaliteiten. Dus op die manier is dat ingestoken als dat plan B dat we dan voorgelegd hebben aan het ministerie.
Even kijken, mijnheer van der Peet had het erover dat het inderdaad wel geld kost als je een aantal dagen in de week daar moet zijn. Dat klopt, dat moet inderdaad allemaal verder uitgewerkt worden in die verkenning. Het is ook een plan dat pas in 2036 gaat lopen.
Dan die € 2,00. We weten het gewoon nog niet. De precieze knoppen moeten dan nog uitgewerkt worden, maar zoals u zegt, je moet altijd een plan B hebben als je het doel wilt bereiken.
Mijnheer El Idrissi gaf aan dat we de rekening bij de reizigers neerleggen en vroeg hoe dat dan uitwerkt. Of de MKBA daar ook voor uitgewerkt kan worden. Dat is ook iets voor in die verkenning. Het plan is eigenlijk best ver uitgewerkt, maar de details en de gevoeligheidsanalyse zullen in de verkenning dan verder uitgewerkt worden. Als het al overeind blijft. Want als plan A ineens toch wordt vervuld hoeft dat plan B niet uitgewerkt te worden.

De VOORZITTER: Wilt u nu een vraag stellen, mijnheer El Idrissi?

De heer EL IDRISSI: Ja, een heel korte interruptie. Want ik had ook mijn betoog zo ingestoken dat ik vroeg 'wat betekent het nu als we voor plan B gaan?' Met andere woorden, als we plan A vaarwel zeggen? Bent u het met mij eens dat we dat nu ook gewoon zo zeggen? Laten we dan ook eerlijk zijn en zeggen 'als we nu voor plan B gaan, zal het rijk never nooit meer over de brug komen met die financiering van € 1,5 miljard'.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Nee, dat ben ik niet met u eens want u ziet aan de primaire reactie van het rijk dat het dat ook niet wil. Dus het is niet zo dat ze zeggen 'o, jongens, dan regelen we het wel met die opslag'. Dat is zeker niet gezegd. Dus er zal nog steeds een plan A overeind blijven. Ik ben het niet met u eens dat als wij zeggen 'plan B is een alternatief', daarmee plan A van de tafel is. Ik ben ervan overtuigd dat dat niet zo is.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten ook nog op dit punt?

De heer SCHOUTEN: Nee, het vorige punt, over geen verschil in mobiliteitsbijdrages. Ik vraag me werkelijk af waarom we niet werk met werk maken en OV en fiets promoten door daar minder voor te vragen. Er wordt op allerlei terreinen gepoogd mensen uit de auto te krijgen en op de fiets en in het OV. En nu zegt u eigenlijk 'we willen geen verschil maken in deze modaliteiten'. Waarom niet wat extra inspanning op dit gebied?

Wethouder RUIGROK: Op dit moment is dit de keuze die gemaakt is, maar de fiets wordt beloond en het lopen ook. Als u lopend naar Schiphol gaat, betaalt u niets en als u met de fiets gaat, betaalt u ook niets en met het OV blijft het vergelijkbaar zoals de situatie nu ook is. Dus we hopen daarmee toch het OV niet te benadelen. Dat is het uitgangspunt maar in die verdere uitwerking kun je altijd nog aan die knoppen gaan draaien.
Mijnheer Schaap zegt 'ik ben eigenlijk benieuwd hoe we geïnformeerd worden.' Op het moment dat IenW gaat indienen bij het Groeifonds, want zij zijn de indienende partij, zal er ook een brief naar de Kamer gaan en die wordt openbaar en die gaan wij natuurlijk ook delen met onze raad, dus u wordt geïnformeerd op het moment dat het zover is, dat er bekendheid over is.
Mevrouw Kliphuis kiest voor een pragmatische keuze en eigenlijk met iedereen 'plan B is niet voor niets plan B, je hebt plan A en daar ga je voor'.
Mijnheer Beusenberg heeft het over een soort opgeld, om de woningbouwprojecten daarbij te betrekken. Dat is een onderdeel geweest van het bod. Voor de grondprijzen waarvan we kunnen zien dat die meer waard worden als de metro komt, is daar een bijdrage in meegenomen, dus op die manier doen we dat al. En de welkom- en tot ziensheffing, dat is iets waar het rijk over gaat.

De VOORZITTER: Omwille van de tijd spaar ik even de vragen op tot het eind van het betoog van mevrouw Ruigrok en dan geef ik nog een kort rondje voor we aan onze eigen tweede termijn beginnen.

Wethouder RUIGROK: Oké. Dan heb ik nog een paar dingen. De vliegpassagier. Ja, die betaalt ook mee. Mijnheer Van der Peet zei het al, die rijdt of gaat ook met een vervoermiddel naar Schiphol en betaalt dus ook € 2,00 heen en € 2,00 terug.
Mevrouw Kerkhoff geeft aan 'wat nou als het helemaal niet doorgaat?' Dat zou verschrikkelijk zijn volgens mij. Maar dat is niet waar we van uitgaan. Daarom hebben we ook plan B ingediend, hè? Stel dat dat plan A echt niet zou lukken, op geen enkele manier, dan is er altijd nog die uitweg voor het plan B en dan ga ik ervan uit dat we er dan toch komen met elkaar.
Even kijken. Mevrouw Van de Meeberg geeft mee 'wat D66 betreft, mogen die overstappers ook meebetalen'. Dat is wellicht iets dat ook in die verkenning verder uitgedacht verder kan worden, want dan hoef je er misschien niet dertig jaar over te doen, maar misschien twintig jaar? Dat zijn natuurlijk allemaal variabelen waar je mee aan de gang kunt.
En mijnheer Spijker had een duidelijk standpunt. Wat mij betreft, heb ik dan alle vragen beantwoord.

De VOORZITTER: Wat mij betreft ook maar misschien zijn er nog vragen uit de raad? Dan geef ik daar nu gelegenheid voor. Mijnheer Beusenberg heeft nog een vraag aan het college.

De heer BEUSENBERG: Dank u voorzitter. De eerste vraag die ik heb: bent u niet bang dat de overheid – want we moeten in ieder geval op korte termijn instemmen met een eventueel plan B – dan zegt 'dat is dan lekker'? Of houdt u dan een slag om de arm richting de landelijke overheid met het oog op die € 2,00 of dat het eventueel iets minder of iets meer kan zijn? En u had het ook over het opgeld in uw antwoord met het oog op projectontwikkelaars en dat dat dan verwerkt zou worden in de gronden. Maar stel nu dat net zoals hier in Hyde Park de situatie zich voordoet dat die gronden in handen zijn van projectontwikkelaars en dat ze kantoren gaan ombouwen naar torenflats. Hoe wordt dat dan geregeld? Want daar doel ik namelijk op. Als de gemeente die grond in handen heeft en je

kunt…

De VOORZITTER: Uw vraag is duidelijk denk ik, want u heeft het in eerste termijn ook al uitgelegd. Mevrouw Ruigrok, kunt u daar antwoord op geven?

Wethouder RUIGROK: Even op uw eerste vraag. Ik ben niet snel bang. De vraag was al gesteld: wat als mensen dan denken 'o, u bent met plan B gekomen, dan hoeft plan A zeker niet meer'? Ik ben ervan overtuigd dat dat niet het geval is. En over die opcenten, wij hebben het over de grondprijzen die nog in ontwikkeling zijn, dus dat is meegenomen in het bod dat we met de regio hebben gedaan, van dat miljard euro.

De heer BEUSENBERG: Voorzitter, maar dan kom ik natuurlijk bij…

De VOORZITTER: Ik had u nog niet het woord gegeven, mijnheer Beusenberg. Maar u was al begonnen.

De heer BEUSENBERG: Hoe wordt dat dan geregeld, voorzitter, als de gronden in handen zijn van de projectontwikkelaars?

De VOORZITTER: Dat is vandaag niet aan de orde, dat hebben we nu al een paar keer gehad volgens mij. U wilt ook geen antwoord krijgen op vragen die niet aan de orde zijn volgens mij, maar dat is een ander verhaal. Zijn er nog vragen aan het college nu, over het voorliggende voorstel? Mevrouw Kerkhoff namens de PvdA.

Mevrouw KERKHOFF: Dank u wel. Ik heb aan de wethouder gevraagd of ze weet dat het Nationaal Groeifonds met een ander financieringsbedrag werkt dan wij want wij hebben gezegd '€ 1 miljard voor het totaal' en zij komen nu met € 1,5 miljard voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Berekenen zij de kosten voor de Noord/Zuidlijn ook anders dan wij bedacht hadden?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Nee, we hebben de indiening bij het Groeifonds bij de eerste tranche gedaan voor € 4,7 miljard; € 1,7 miljard voor het doortrekken van de kleine ring en € 3 miljard voor de Noord/Zuidlijn. Dat was een pakket en daarvoor hebben we uit de regio € 1 miljard bijdrage geleverd. Het Groeifonds heeft gezegd 'dat stuk van de ring in Amsterdam is echt een regionale opgave, dat leidt niet tot zo veel bbp-verhoging dus wij concentreren ons op die Noord/Zuidlijn'. Dat is die € 3 miljard en die hebben ze door tweeën geknipt dus 50% is € 1,5 miljard,

De VOORZITTER: Daar komt nog een vervolgvraag op.

Mevrouw KERKHOFF: Dus dat betekent eigenlijk dat we nog minder geld van dat miljard hebben omdat we daarvan ook een stukje voor het doortrekken van de ring hadden gefinancierd, toch?

Wethouder RUIGROK: Dat is juist.

Mevrouw KERKHOFF: Dus op het moment dat we verder willen met die ring, want dat is een onderdeel van de MIRT, moet er dus eigenlijk misschien nog meer geld op tafel komen? Of heb ik dat mis?

Wethouder RUIGROK: Nee hoor, we blijven erbij dat € 1 miljard de regionale bijdrage voor twee lijnen is. En we gaan nu verder kijken met het Groeifonds, want zij hebben er een stukje uitgehaald, hoe we

daarmee verder gaan.

De VOORZITTER: Er zijn volgens mij geen vragen meer aan het college dus het lijkt me goed als we met elkaar nog in debat gaan over het voorstel dat volgende week ter stemming ligt. Ik heb een punt gehoord over de overstappers waarover we nog van gedachten zouden kunnen wisselen. Kan ik mevrouw Van de Meeberg het woord geven?

Mevrouw VAN DE MEEBERG: Dank u wel voorzitter, dat mag. Mijnheer Spijker vroeg – of eigenlijk stelde hij meer – dat het belachelijk was dat we dat ook een gespreksonderwerp vonden. We kennen mijnheer Spijker in deze raad als iemand die op heel veel dingen tegen is, tegen datacenters, tegen stroomvoorzieningen, tegen windmolens, tegen dingen die best heel noodzakelijk zijn. De Noord/Zuidlijn is wat ons betreft ook van zeer groot belang, al is het alleen maar omdat een aantal woningbouwprojecten niet doorgaat als die Noord/Zuidlijn er niet ligt en D66 doet een poging om een denkrichting mee te geven. In plaats van alleen maar te zeggen 'nee, het is stom', proberen we gewoon een opening te verzinnen en met een idee te komen voor wat er misschien wel mogelijk is. En gelukkig zei mevrouw Ruigrok 'dat nemen we mee in de uitwerking en dat hoort tot een van de mogelijkheden waar we naar gaan kijken'. Dus wat ons betreft, is dat bespreekbaar. Dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Mijnheer Spijker werd persoonlijk aangesproken maar ik geef eerst even het woord aan mijnheer Van der Peet want die wilde ook een reactie geven.

De heer VAN DER PEET: Inderdaad, ik wil graag een reactie geven want ik vind het voorstel van mevrouw Van de Meeberg helemaal niet zo slecht want als je vanaf Hoofddorp naar Amsterdam-Centraal wilt, dan stap je op Schiphol over op de verlengde Noord/Zuidlijn, en dan zou je dus niets bijdragen want je stapt over. Dus als er een connectie wordt gemaakt met de verlengde Noord/Zuidlijn, dan moet je die toeslag gaan rekenen anders is het gewoon niet uitlegbaar.

De VOORZITTER: Mevrouw Van de Meeberg eerst en dan mijnheer Spijker.

Mevrouw VAN DE MEEBERG: Als aanvulling wil ik ook nog meegeven dat het wat ons betreft ook bespreekbaar is dat overstappers een lager percentage betalen dan reizigers die vanaf of naar Schiphol reizen, maar zoals ik net al zei, constructief meedenken, mijnheer Spijker, is de inzet van deze opmerking. Dank u wel.

De VOORZITTER: Ik denk dat u richting de voorzitter sprak. Mijnheer Spijker.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter. Mevrouw Van de Meeberg, ik heb geen woorden als 'stom' en andere basale uitdrukkingen gebruikt, dat laat ik lekker in uw honk zitten. Excuus, maar voor de goede orde, dat heb ik niet gedaan. Dus hierbij aan u, voorzitter, ik heb het naar mevrouw Van de Meeberg niet gebruikt.
Voor de goede orde, natuurlijk heb ik nagedacht hoe we dat als reizigers via Schiphol gaan, zouden kunnen doen. Maar toen heb ik even gedacht 'hoe zit het dan met onze nieuwe bewoners van Hyde Park?' Die willen straks allemaal naar Amsterdam. Ik weet niet of die echt blij zouden zijn als ze dan continu de beroemde € 2,00 heen en terug zouden moeten betalen. Nu zal dat een doelgroep zijn die daar niet zo om maalt, maar toch, ik denk dat voor een heleboel mensen die toch in Hoofddorp moeten komen vanuit andere dorpen, geldt dat ze niet erg blij worden van € 4,00 extra voor heen en terug. Dan kunnen we zeggen 'dan is er helemaal geen financiering', maar natuurlijk wel, alle passagiers en alle andere bezoekers van Schiphol, en dan heb ik het niet over werknemers, maar andere bezoekers, daar heeft u mij geen woord negatiefs over horen zeggen. Voor de goede orde: geen woord. En ik sta open voor andere mogelijkheden. Er zijn bedrijven op Schiphol die absoluut kunnen meefinancieren

en we kunnen ook kijken of we andere vormen van financiering vinden.
En als wij bekend staan als een dwarse partij, tegen een aantal bekende elementen in de gemeente, graag. Ik ben u heel dankbaar voor het compliment, dan staan wij in ieder geval duidelijk op die gebieden. Compliment, u heeft mijn avond gemaakt.

De VOORZITTER: Ik zag een hand van mevrouw Kliphuis, een reactie op de overstappers of op mijnheer Spijker.

Mevrouw KLIPHUIS: Eigenlijk op mijnheer Spijker, maar zijn avond is al gemaakt door een collega dus ik weet niet of ik nog een kritische vraag kan stellen, Ik ga hem toch stellen. Ik zit even na te denken. Er is een groep mensen die werkt in en rond Schiphol, die is nog niet helemaal afgebakend, maar dat is een groep en daar is een tarief voor. Er is een groep mensen die Schiphol als eindstation heeft. Ik neem aan dat die mensen op Schiphol vaak het vliegtuig pakken of daar landen. En is er volgens mijnheer Spijker dan een groep mensen die niet tot een van die beide categorieën behoort en wel in grote getalen de hele tijd op Schiphol wil zijn? Misschien mis ik een groep mensen dus dat vroeg ik me even af: over welke groep heeft mijnheer Spijker het precies?

De VOORZITTER: Eerst mijnheer Spijker.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter. Er is nog wel een groep. Zijn ze in groten getale? Nou, ik kom wel eens op Schiphol en dan zie je die mensen staan, heel blij, met van die ballonnen. Je hebt ook zo'n prachtige man die die mensen staat te interviewen die iemand komen ophalen. Zijn ze in grote getalen? Nee, maar het zijn wel bezoekers. We hebben daar ook prachtige winkels zitten en er zijn ook mensen die gaan winkelen op Schiphol. Zo zijn er andere elementen op Schiphol waarvoor mensen daarheen gaan. Dus logischerwijs: ja. En je hebt ook mensen die parkeren op Schiphol omdat dat makkelijk is. Er zijn meerdere mogelijkheden, dus ja.

De VOORZITTER: Ik ga even terug naar de overstappers. Mevrouw Van de Meeberg zei 'laten we daar ook aan denken'. Ik wil even ophalen hoe de raad daarover denkt en mijnheer Den Butter heeft daar een opinie over.

De heer DEN BUTTER: Ik vind het een lastige vraag, met name omdat mijnheer Van der Peet ook zegt 'je stapt daar over en je hebt dus een voordeel aan dat knooppunt' en dat klopt op zich wel, maar overstappen is typisch iets dat bij openbaar vervoer hoort. Want je wilt helemaal niet per se overstappen. De meeste mensen willen eigenlijk gewoon in een enkele reis van de plek van vertrek naar de bestemming en het probleem is dat er een soort knooppunt is dat er wat de reiziger betreft niet hoeft te zijn, en daar moet je dan voor betalen. Om dat te vergelijken met de auto, dat zou betekenen dat iedereen die over de A4 rijdt ook voordeel heeft bij het Knooppunt Schiphol, want daar komen ze langs en die zouden dan ook een toeslag moeten betalen. Zo zie ik dat ten opzichte van het OV. Daarom heb ik er moeite mee maar ik kan me wel voorstellen dat je dat doet.

De VOORZITTER: Dat is een verdere uitwerking, maar wel leuk. Mijnheer Van der Peet, CDA en daarna mevrouw Van de Meeberg.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Mijnheer Den Butter stelt, denk ik de goede vraag waar we in dit debat ook duidelijkheid over kunnen krijgen. Ik stelde net dat, als je overstappers gaat belasten, het niet reëel is om de treinreizigers te belasten want het is niet zo dat we deze heffing doen voor het Knooppunt Schiphol. Nee, die doen we voor de verlengde Noord/Zuidlijn. Dus wie heeft er nu echt baat bij? Dat zijn de reizigers die sneller met die verlengde Noord/Zuidlijn naar Amsterdam kunnen gaan. Dus ik zeg dan: als je overstapt, bijvoorbeeld van de trein naar de verlengde Noord/Zuidlijn,

zou het gek zijn als je daar dan niet door het poortje gaat en de heffing gaat betalen voor het nieuwe stuk infra dat is aangelegd. Maar als je het sec hebt over de busreizigers die helemaal niet in de buurt komen van de Noord/Zuidlijn, maar gewoon overstappen op Schiphol omdat dat toevallig op Schiphol is, dan is het een ander verhaal. Je moet er denk ik heel genuanceerd naar kijken.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel, even reagerend op mijnheer Van der Peet en ook even mijn vraag richting de heer Spijker terugpakkend, ik denk dat we graag willen weten wat precies de gebruikers zijn van de Noord/Zuidlijn als je het gaat hebben over een heffing op gebruik. Die verfijning van de vraag 'ben je op Schiphol omdat je daar een vliegtuig wilt zien, wil je het pakken, willen we het hebben op de gebruikers van de Noord/Zuidlijn?' Ik denk dat als we ooit in dat B-scenario komen, we wel meer behoefte aan die verfijning hebben, want dit is een heel generieke maatregel die ook niet-gebruikers van de Noord/Zuidlijn in enge zin raakt. Daar moeten we goed bij stilstaan als we naar een uitwerking gaan.

De VOORZITTER: Als we naar een uitwerking gaan, precies. Mijnheer Schouten.

De heer SCHOUTEN: Dank u wel voorzitter, in eerste instantie zou het rijk gewoon een bijdrage doen als deel van de financiering. Dat betekent dat de algemene gemeenschap gewoon bijdraagt aan de Noord/Zuidlijn. In dit geval, plan B, verleggen we het een klein beetje en zeggen we dat iedereen die naar Schiphol gaat, het gaat betalen. Ik ben van mening dat we het OV moeten ontlasten wat dit betreft, en ook de Noord/Zuidlijn moeten ontlasten. We willen mensen in dat vervoermiddel hebben en dan moeten we denk ik goed kijken naar hoe we dat doen met auto's, taxi's, vrachtwagens en noem maar op. Dan zijn we denk ik goed bezig om de kosten daar te leggen en het voordeel neer te leggen waar het thuishoort.

De VOORZITTER: Mijnheer El Idrissi namens HAP.

De heer EL IDRISSI: Ja voorzitter, dank u. Ik heb volgens mij ook in mijn bijdrage aangegeven dat als we over zouden gaan op plan B, als, dan is het helemaal niet zo slecht om een MKBA te laten plaatsvinden om te kijken wat voor effect dit besluit heeft. En dan kom je inderdaad op die overstappers en het effect dat dat op hen heeft. Moet je die gaan belasten? Mijnheer Spijker heeft het over mensen die daar gewoon boodschappen doen op een zondag, of met hun kinderen leuke dingen doen en naar vliegtuigen gaan kijken. Die bezoekers hebben we ook en daar is dat onderzoek voor, die analyse die nog moet komen, en daarvan heeft de wethouder ook gezegd 'als we daarin terechtkomen, moet die plaatsvinden'.

De VOORZITTER: Die is helder. Mevrouw Van de Meeberg, kan ik aan u vragen dit onderwerp af te ronden?

Mevrouw VAN DE MEEBERG: Dat denk ik wel. Ik denk dat de hele raad best veel denkrichtingen heeft meegegeven aan het college en ik denk dat mevrouw Ruigrok goed bepakt en bezakt met goede adviezen de onderhandelingstafel aan kan.
Als de Noord/Zuidlijn er ligt, wat wil de OV-reiziger dan? Daar had mijnheer Den Butter het over. Als ik ergens een hekel aan heb, is het staan in een volle trein. Ik denk dat de Noord/Zuidlijn ook de treinen wat kan ontlasten, dus ik vind het helemaal geen gek idee om de kosten te verspreiden over een grotere groep mensen waarmee je dus ook de duur van de maatregel verkort. Hoe groter het bedrag is dat je op korte termijn invoert, hoe minder lang die maatregel uitgesmeerd hoeft te worden, dus dat is ook een overweging die je kunt meenemen. Ik vond het een leuk debat maar ik weet niet of mijn oor-

deel hierover nu echt belangrijk is, dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Ik ga eerst nog even ophalen of er misschien nog mensen zijn die een ander punt hebben in te brengen. Mijnheer Schouten.

De heer SCHOUTEN: Als niemand meer een punt inbrengt, heb ik nog een punt. Wat gebeurt er als de raad zegt 'we gaan hier niet mee akkoord'? Ik ben wel heel nieuwsgierig hoe de portefeuillehouder daarmee zou omgaan, ook richting Vervoerregio.

De VOORZITTER: Zijn er misschien anderen die daar iets over willen zeggen, anders geef ik het woord aan het college. Mijnheer Den Butter.

De heer DEN BUTTER: Als het college kan tellen zoals ik kan tellen, is het een retorische vraag, mijnheer Schouten.

De VOORZITTER: Ook retorische vragen zijn vragen. Mevrouw Kerkhoff.

Mevrouw KERKHOFF: Over een jaar of twee jaar komt het hele verhaal terug in de raad want we hebben tot nu toe geen onomkeerbare besluiten genomen. We hebben alleen nog maar gezegd 'dit is de mogelijkheid, dit kan de financiering zijn'. We zijn voorstander van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, maar de definitieve beslissingen hierover moeten we gewoon nog nemen als raad en dat kan pas als alles op tafel ligt en tot die tijd denk ik dat we veel moeten onderzoeken en veel dingen uitproberen zodat we straks een gedegen beslissing kunnen nemen. Daar zitten ook de financiële risico's bij. Allerlei dingen gaan dan weer meespelen. Maar die discussie komt nog.

De VOORZITTER: Maar de discussie van vanavond is of we als raad steun kunnen uitspreken voor een andere vorm van financiering in plan B.

Mevrouw KERKHOFF: Plan B is een optie om te komen tot resultaat en dat wordt uitgezocht, dat komt via de MIRT straks gewoon weer terug bij ons en dan besluit je alsnog of je daarin meegaat of niet. Die beslissing ligt bij de raad.

De VOORZITTER: Mijnheer El Idrissi namens de HAP.

De heer EL IDRISSI: Dank voorzitter, ik snap wel enigszins waar de vraag van mijnheer Schouten vandaan komt want ik heb niet zo snel het gevoel dat ik gepiepeld word, maar ik heb ergens het gevoel – en dat heb ik ook in mijn bijdrage al aangegeven, niet zozeer richting de wethouder want die doet fantastisch werk – dat er achter de schermen nog zo veel meer speelt dan wij nu voorgeschoteld krijgen. Ik heb dat gevoel en dat heb ik ook aangegeven. Ik weet niet hoe andere raadsleden daarover denken. Ik denk dat als we nu tegen plan B ja zeggen, we plan A van tafel kunnen vegen. Mevrouw Ruigrok geeft aan dat dat niet zo is, dat het rijk dat ook het liefst niet zou willen. Ik weet dat nog zo net niet.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Mijnheer El Idrissi, misschien onderschatten we het strategisch vermogen van alle partners want volgens mij hebben ze juist dit plan gemaakt om aan te tonen dat er eigenlijk geen plan B is. Het ministerie schiet het eigenlijk binnen een paar minuten af omdat dit natuurlijk een heel precair onderwerp is en dat geeft eigenlijk ook richting het rijk aan 'er is eigenlijk geen plan B'. Een plan B is er wel, maar dat is eigenlijk iets dat u niet wilt want dat heeft u de afgelopen jaren nooit

gewild. Dat betalen voor het gebruik van het vervoer. Dus misschien is het strategisch wel hartstikke slim.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter, ik denk dat we heel erg kunnen gaan filosoferen over de strategie. Ik vind het op zich ook heel goed dat je bij zulke grote trajecten ook dit soort fundamentele discussies weer op tafel legt. En op de vraag van GroenLinks waar dit debatje mee begonnen is, wat gebeurt er dan? De portefeuillehouder zal dat het allerbeste kunnen zeggen maar we zijn als VVD bang dat het Groeifonds dan uiteindelijk zegt 'niet aan de voorwaarden voldaan'. En het Groeifonds kan zeggen 'we vinden het toch zo leuk dat we het laten staan'. En de coalitieonderhandelingen kunnen er in Den Haag sneller uit zijn waardoor er opeens wel geld zou zijn maar dan leggen we het lot van die Noord/Zuidlijn op korte termijn wel in onzekere handen. Dat risico waarderen we als te groot voor het probleem dat we nu willen oplossen. Dus mijn antwoord op wat er gebeurt als wij nee zeggen… dan zijn we in ieder geval alle regie kwijt.

De VOORZITTER: Ik geef het woord aan mensen aan mijn linkerzijde. Mijnheer Van der Peet, CDA

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter, ik denk dat mevrouw Kliphuis terecht zegt 'het begon bij het punt van GroenLinks' en ik zou daar wil ik nog even bij zeggen dat ik wel benieuwd ben hoe de wethouder daarin staat. We hebben ook te maken met een democratische realiteit. Hoe groot is de gemeente Haarlemmermeer met deze 39 raadsleden ten opzichte van alle partners? Als wij hier nee zeggen, wat betekent dat, gaat het dan niet door? Ik heb niet het idee…

De VOORZITTER: Ik heb net begrepen dat het voorstel bij twee partijen voorligt, bij ons en de MRA.

De heer VAN DER PEET: Ja, maar er zijn zeven partners in dit project, NS, KLM… Ik ben benieuwd hoe dat zit in de democratische legitimiteit van deze raad. Hoeveel invloed hebben onze besluiten in het totaal?

De VOORZITTER: Ik geef zo meteen het woord aan mevrouw Ruigrok, maar mijnheer Schouten, kunt u dit nog even afronden?

De heer SCHOUTEN: Ik wil even op mijnheer El Idrissi reageren. Ik heb een klein beetje moeite met het feit dat er wantrouwen zit in de stemming van de HAP richting de portefeuillehouder. Daar heb ik een klein beetje moeite mee.

De VOORZITTER: Mijnheer El Idrissi.

De heer EL IDRISSI: Sorry, met alle respect, mijnheer Schouten, ik weet niet of u goed geluisterd heeft maar er is helemaal geen wantrouwen. Ik ben begonnen te zeggen dat ik mevrouw Ruigrok helemaal niet wantrouw in alles wat ze doet, maar dat er achter de schermen… Het is een grootschalig project, mijnheer Schouten. Hier gebeurt zo veel achter de schermen waar we als raad geen weet van hebben. Dat weet mevrouw Ruigrok ook en ik ben ook niet wantrouwig ingesteld, in tegenstelling tot GroenLinks, maar in dit geval is het gewoon gezonde weerstand, zogezegd.

De VOORZITTER: Oké, gezonde weerstand. Laten we toch maar even aan het college vragen want volgens mij is iedereen erop gebrand…

De heer SCHOUTEN: Voorzitter, ik werd aangesproken en ik zou graag wat zeggen.

De VOORZITTER: Nou, vooruit.

De heer SCHOUTEN: GroenLinks staat bekend als progressieve, meedenkende, constructieve partij en mijnheer El Idrissi heeft zelf die woorden gebruikt. Ik zie wethouder Ruigrok als zeer capabel en zeer goed in staat om ook in Den Haag te zien hoe de hazen lopen, dank u wel.

De VOORZITTER: We gaan geen debat van vorige week overdoen, er is een vraag gesteld en ik vind het leuk als er af en toe wat wordt gesoebat, maar daar gaan we het verder niet over hebben. Volgens mij ligt er een vraag van mijnheer Schouten waarvan anderen ook zeiden 'het is interessant om daar antwoord op te hebben', die vraag leg ik voor aan het college.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel. Dat is een heldere vraag 'wie heeft er nu wat te zeggen en hoe is die democratische legitimiteit geregeld?' U heeft gezien dat we in het voorstel eigenlijk steun vragen om dit voorstel aan IenW voor te leggen zodat IenW het in kan dienen bij het Groeifonds en zo liggen de verhoudingen natuurlijk eigenlijk ook.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Van der Peet nog?

De heer VAN DER PEET: Dat begrijp ik, maar ik bedoel de verhouding tussen de zeven partners. Als wij hier een oordeel geven dat afwijkt ten opzichte van de zes anderen. Als zij zeggen 'we vinden het een goed idee en wij zeggen 'nee'. Wat is dan de status?

Wethouder RUIGROK: Tot nu toe hebben we natuurlijk met de bende van zeven, zoals we wel eens in de volksmond genoemd worden, elkaar daar goed in vastgehouden dus dan zullen we proberen elkaar te overtuigen. Maar dat is op zich denk ik niet nodig want de vraag die voorligt, is: krijgen we steun om met dit plan door te gaan, namelijk inzetten op plan A en desnoods plan B gaan indienen.

De VOORZITTER: Mijnheer Spijker.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter, ik heb een vraag aan de wethouder. In hoeverre is KLM blij met het beroemde kwartje voor zijn werknemers? Ik heb het even berekend, er lopen nogal wat mensen in het blauw op Schiphol…

De VOORZITTER: We gaan niet nu de overwegingen van de andere zes partners behandelen.

De heer SPIJKER: Het gaat voor mijn part om alle werkgevers maar ik noemde een van de grote.

De VOORZITTER: Ik snap het, maar dat is een van de zes partners en volgens mij gaan we nu over onze besluitvorming hier, dat maakt het een beetje moeilijk. Ik snap uw vraag wel maar ik vraag me af of dat iets voor ons is. Er wordt ons een vraag voorgelegd. Maar mevrouw Ruigrok heeft een antwoord, hoor ik.

Wethouder RUIGROK: Ik kan er iets op zeggen en dat is hetzelfde antwoord dat ik net aan mijnheer Van der Peet gaf. We trekken hier met elkaar op en niemand wil dit graag maar we vinden het allemaal wel een plan B om ervoor te zorgen dat dat € 1,5 miljard van het Groeifonds niet verdampt en we verder kunnen met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn.

De VOORZITTER: Dat is volgens mij de vraag die volgende week voorligt als we erover gaan stemmen. Zijn er nog mensen die voor we tot stemming over kunnen gaan nog een heikele kwestie willen

inbrengen? Of is iedereen voldoende geïnformeerd om dit in de fractie te kunnen bespreken? Dan kan het door en sluit ik de vergadering.